

(19) BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

(12) Offenlegungsschrift
(11) DE 3814502 A1

(51) Int. Cl. 4:
E01D 15/12
F 41 H 7/02

(21) Aktenzeichen: P 38 14 502.2
(22) Anmeldetag: 29. 4. 88
(43) Offenlegungstag: 9. 11. 89



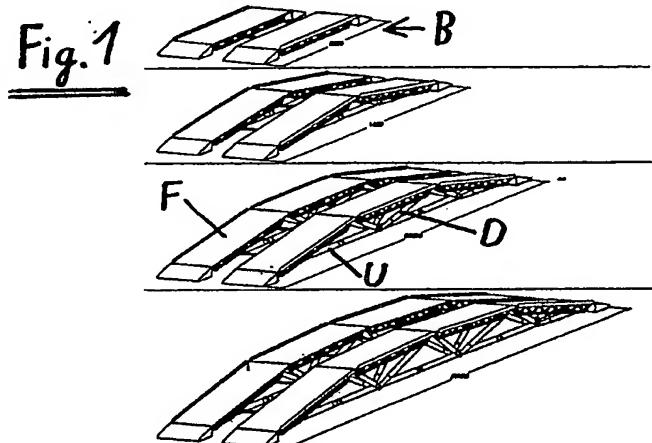
(71) Anmelder:
Dornier GmbH, 7990 Friedrichshafen, DE

(72) Erfinder:
Hüther, Herbert, Ing.(grad.), 7998 Wangen, DE

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

(34) Brücke

Zerlegbare Brücke, insbesondere für militärische Zwecke, aus mehreren zusammenkuppelbaren Brückenelementen (B), die Fahrbahnplatten (F), Untergurte (U) und Diagonallisten (D) enthalten. Erfindungsgemäß ist die Brücke in ihrer Mitte höher als an ihren Enden, was durch längenveränderliche Bauteile (F, U, D) erreicht werden kann. Durch dieses Konzept wird das Gewicht so reduziert, daß der Transport auch von langen Brücken auf nur einem Fahrzeug möglich ist (Fig. 1).



DE 3814502 A1

DE 3814502 A1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Brücke nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Aus der DE-PS 31 38 853 ist eine zerlegbare Brücke bekannt, die aus zusammenkoppelbaren Brückenelementen gleicher Höhe besteht. Diese Brücke kann sehr schnell aufgebaut werden. Zum Transport einer 40-Meter-Brücke sind aber immer noch mehrere Fahrzeuge notwendig.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Brücke, insbesondere für militärische Zwecke, vorzuschlagen, die möglichst wenige Fahrzeuge benötigt und in ihrer Länge variabel aufstellbar ist.

Diese Aufgabe wird erfahrungsgemäß gelöst von einer Brücke mit den Merkmalen des Anspruchs 1. Ausführungen der Erfindung und ein Verlegepanzer zur Verwendung an dieser Brücke sind Gegenstände von Unteransprüchen.

Erfahrungsgemäß ist ein Fachwerk aus Streben und Untergurten vorgesehen, bei dem die Fahrbahn und der Untergurt oder eines beider Bauelemente einen bogenförmigen Verlauf nimmt, so daß die Brücke in ihrer Mitte höher ist als an ihren Enden. So können z.B. die Fahrbahnplatten einen Bogen und die Untergurte die dazugehörige Sehne bilden. Durch die verstellbare Höhe kann die Brücke dem Momentenverlauf angepaßt werden. Die erfahrungsgemäß Gestaltung der Brückenelemente führt dazu, daß der Untergurt und die Diagonalstreben beim Transport auf sehr kleinen Raum zusammengefaltet werden können. Das geringe Gewicht und die kleinen Transportabmessungen erlauben im Fall einer Panzerbrücke die Gesamtlänge von ca. 40 Metern mit einem Fahrzeug zu transportieren. Da alle Brückenabschnitte gleich und auf einem Fahrzeug sind, läßt sich das Bauen und Verlegen von verschiedenen Brückelängen gut automatisieren.

Die erfahrungsgemäß Brücke hat folgende Vorteile:

- wenig und kleine Ersatzteile,
- wenig Windangriffsfläche,
- wenig Beschußfläche,
- große Variabilität, d.h., es können entweder eine sehr lange oder mehrere kurze Brücken gleichzeitig von einem Fahrzeug gebaut werden,
- bis 45 Meter kein Vorbauträger nötig,
- geringes Gewicht,
- geringes Transportvolumen,
- bessere Brückensicht des Panzerfahrers bei Anfahrt auf die Brücke,
- Teile können von Hand ausgewechselt werden und auch als Ersatz mitgeführt werden (in einem Beispiel wiegt das Teleskop 56 kg, ein Untergurtabschnitt 150 kg, eine Kupplung 50 kg und eine Rampe 200 kg),
- höhere Eigenfrequenz dank steifer und kleinerer Masse,
- bei Ausfall eines Brückenteils nur Reduzierung der Gesamtlänge und kein Ausfall des Gesamtsystems,
- offene Struktur, wodurch Sicht zu Kupplungsstellen und anderen kritischen Stellen frei ist,
- kein Aufrüsten hinter der Front, da alle Elemente austauschbar sind,
- keine taktische Einschränkung (Entscheidung am Ziel über Brückelänge).

Wesentlich für die Erfindung ist, daß die Längen von

Fahrbahn und/oder Untergurt der Brückenelemente variabel sind, woraus sich eine veränderliche Höhe und/oder eine veränderbare Steigung von Untergurt zu Fahrbahn ergeben. Dies kann z.B. durch teleskopierbare und feststellbare Bauelemente (Fahrbahnplatten, Streben, und/oder Untergurte) oder durch Bauelemente erfolgen, die an ihren Enden in verschiedenen Abständen Koppelstellen aufweisen. In einer bevorzugten Ausführungsform sind die Diagonalstreben und/oder die Untergurte teleskopierbar. Sie können z.B. mit innenliegenden, bogenförmigen Nuten und Vorsprüngen ausgerüstet sein, so daß durch Verdrehen der beiden Hälften eine Entriegelung erfolgt. Nach dem Auseinanderziehen oder Zusammenschieben kann der Träger in einer anderen Länge durch Verdrehen in eine andere Nut wieder verriegelt werden.

Eine vom Gewicht her optimierte Ausführungsform weist pro Brückenelement zwei Fahrbahnplatten, zwei Untergurte und acht Diagonalstreben auf, die jeweils zwischen den Enden der Fahrbahnplatten und der Mitte der Untergurte angeordnet sind.

Wenn die Fahrbahnplatten eine U-förmigen Querschnitt haben, können in ihrem Inneren die Diagonalstreben und die Untergurte Platz finden.

In einer bevorzugten Ausführungsform werden zwei Fahrbahnplatten pro Brückenelement verwendet, die mit Questrägern miteinander verbunden sind. Genauso ist es jedoch möglich, statt der zwei Fahrbahnplatten eine breitere Fahrbahnplatte vorzusehen, die beide Spuren aufnimmt. Dies ist vorteilhaft für eine maschinelle Verlegung, wenn es auf die Tragbarkeit der Einzelteile nicht ankommt.

Die Brücke weist dann ein besonders günstiges Verhältnis von Tragfähigkeit zu Gewicht auf, wenn ihr Höhen-zu-Längenverhältnis im Bereich von 1:10 bis 1:30 liegt, bevorzugt bei 1:20 liegt. Eine solche Brücke hat eine ausreichende Tragfähigkeit (MLC 60).

Ein Verlegefahrzeug, z.B. ein Radfahrzeug oder ein Verlegepanzer, der zum Verlegen der erfahrungsgemäß Brücke geeignet ist, hat einen ausfahrbaren Verlegebalken mit einem Fuß, der das Kippmoment des gesamten Fahrzeugs verbessert, eine im Fahrzeug höhenverstellbare Stütze mit einer oder mehreren Rollen, auf der der Verlegebalken verschiebbar ist, und einen Schlitten, der angehoben und gekippt werden kann zur Aufnahme der Brückenelemente.

Die Erfindung wird anhand von 8 Figuren näher erläutert. Es zeigen

Fig. 1 und 2 mehrere erfahrungsgemäß Brücken,
Fig. 3 den Aufbau eines Brückenabschnitts,
Fig. 4 eine Diagonalstrebe,
Fig. 5 zwei Ausführungen von Rampen,
Fig. 6 einen Verlegepanzer,
Fig. 7 den Verlegevorgang und
Fig. 8 mehrere Brückenkombinationen, die mit einem Verlegefahrzeug verlegt werden können.

Fig. 9 3 Brücken unterschiedlicher Krümmungen.

Fig. 1 zeigt vier mögliche Brücken, die jeweils aus einem oder mehreren Brückenelementen *B* bestehen. Jedes Brückenelement *B* besteht hier aus zwei Fahrbahnplatten *F*, zwei Untergurten *U* und mehreren Diagonalstreben *D*. Die hier gezeigten Brücken variieren in ihrer Länge von 6,5 bis 27 Meter. Deutlich zu erkennen ist der erfahrungsgemäß fachwerkartige Aufbau, bei dem z.B. die Fahrbahnplatten *F* einen Bogen und die Untergurte *U* eine dazugehörige Sehne bilden.

Fig. 2 zeigt erfahrungsgemäß Brücken der Länge 33,5 und 40 Meter.

Fig. 3 zeigt ein Brückenelement *B*. Es besteht aus zwei Fahrbahnplatten *F*, zwei Untergurten *U* und acht Diagonalstreben *D*. Beispielhafte Bemaßungen sind angegeben. Im unteren Teil der Fig. 3, dem Querschnitt durch ein erfundungsgemäßes Brückenelement *B* ist der Querträger *Q* zu erkennen, der die beiden Fahrbahnplatten *F* miteinander verbindet. Die Diagonalstreben *D* und der Untergurt *U* könnten für den platzsparenden Transport in die Fahrbahnplatte *F* versenkt werden. Die Fahrbahnplatte *F* hat einen U-förmigen Querschnitt. Möglich aber nicht gezeigt sind auch andere Anordnungen der Diagonalstreben oder auch Streben die ungefähr senkrecht zur Fahrbahnplatte stehen. Über deren Längenverstellung kann ebenfalls die erfundungsgemäße Krümmung der Brücke erreicht werden.

Fig. 4 zeigt eine Ausführung einer Diagonalstrebe *D* aus zwei gegeneinander verschiebbaren Teilen. In diesem Beispiel ist die Strebe von 3,1 bis 3,8 Meter längenveränderbar. Die Längenveränderung und Verriegelung erfolgt mit Hilfe von Vorsprüngen *V* und Nuten *N*, die miteinander in Eingriff gebracht werden können. Die Vorsprünge *V* und Nuten *N* sind hier bogenförmig ausgeführt, wie Fig. 4 links unten zeigt. Durch Verdrehen der zwei Teile des Diagonalträgers *D* können die Vorsprünge aus den Nuten herausgeschoben oder in die Nuten wieder eingerastet werden. Dadurch wird eine einfache Längenveränderung und Verriegelung ermöglicht.

Fig. 5 zeigt zwei mögliche Rampen *R* und *R'*. Die oben gezeigte Rampe *R* ist starr ausgeführt und hat ein etwas geringeres Gewicht als die unten gezeigte schwenkbare Rampe *R'*. Die Rampen *R* und *R'* wirken jeweils mit den Fahrbahnplatten *F* und den Untergurten *U* zusammen. Beispielhafte Maßangaben für die Verschwenkwinkel sind der Figur zu entnehmen.

Fig. 6 zeigt einen Verlegepanzer *VP* mit 46 Meter Brücke. Die Brücke ist in Form ihrer Brückenelemente *B* auf einem Schlitten *SL* gelagert. Der Schlitten weist eine Hebe- und Verschwenkeinrichtung auf. Seine Bewegungsmöglichkeiten sind in der Fig. 6 unten rechts angegeben. Der Verlegepanzer *VP* hat einen Verlegebalken *VB*, mit einem Fuß, mit dem das Kippmoment des Verlegepanzers *VP* erheblich erhöht werden kann. Damit ist es möglich, bis zu 46 Meter Brücke im freien Vorbau zu verlegen. Der Verlegepanzer *VP* weist weiterhin in seinem Mittelteil eine nach oben und unten verschiebbare Stütze *ST* auf, die an ihrer Oberseite eine Rolle trägt, auf der der Verlegebalken verschoben werden kann.

Fig. 7 zeigt den Verlegevorgang mit dem Verlegepanzer *VP*. Als erstes werden die Brückenelemente *B* mit dem Schlitten *SL* nach hinten verfahren und der Verlegebalken *VB* mit dem Fuß nach vorne ausgefahren. Im nächsten Schritt wird der Schlitten gekippt, so daß die Brückenelemente *B* durch Ausfahren der Diagonalstreben und der Untergurte auf ihre vorgesehene Höhe gebracht werden können. Im untersten Bild ist der Verlegevorgang in einem fortgeschrittenen Stadium gezeigt. Die fertigen Brückenelemente *B* werden dann noch auf dem Verlegefahrzeug *VP* aneinandergekoppelt und über den Verlegebalken *VB* über das Hindernis geschoben. Beispielhafte Angaben für den Platzbedarf am Ufer sind der Fig. 7 unten zu entnehmen.

Fig. 8 zeigt verschiedene Brückenkombinationen, die ein einziges Verlegefahrzeug wahlweise verlegen kann. Es können entweder 4 x 13 Meter lange Brücken oder 2 x 24 Meter lange Brücken oder zwei 13 Meter lange und eine 24 Meter lange Brücke oder eine 35 Meter

lange und eine 13 Meter lange Brücke oder eine 46 Meter lange Brücke verlegt werden.

Fig. 9 zeigt drei Brückentypen, die aus den erfundungsgemäßen Brückenelementen *B* gebaut werden können.

Im oberen Teil ist die Fahrbahn, gebildet durch die Fahrbahnplatten *F*, eben und der Untergurt, gebildet durch die Untergurte *U*, gekrümmmt. Im mittleren Teil der Figur ist die Fahrbahn gekrümmmt, die Untergurte verlaufen gerade. Im unteren Teil sind die Fahrbahn und die Untergurte gekrümmmt. Abstrebungen sind in dieser Figur nicht gezeichnet.

Patentansprüche

1. Zerlegbare Brücke, insbesondere für militärische Zwecke, aus mehreren zusammenkuppelbaren Brückenelementen (*B*), dadurch gekennzeichnet, daß die Brückenelemente (*B*) ein oder mehrere Fahrbahnplatten (*F*), Untergurte (*U*) und Streben (Diagonalstreben (*D*)) enthalten und daß die Brücke in der Mitte höher ist als an den Enden.
2. Brücke nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrbahnplatten (*F*) einen Bogen und die Untergurte (*U*) die dazugehörige Sehne bilden oder daß die Untergurte (*U*) den Bogen und die Fahrbahnplatten (*F*) die Sehne bilden oder daß die Untergurte (*U*) und die Fahrbahnplatten (*F*) beide bogenförmig verlaufen.
3. Brücke nach Anspruch 1 oder Anspruch 2, gekennzeichnet durch teleskopierbare und feststellbare Diagonalstreben (*D*) und Untergurte (*U*).
4. Diagonalstreben (*D*) nach Anspruch 3, gekennzeichnet durch bogenförmige Vorsprünge (*V*), die in gegenüberliegende bogenförmige Nuten (*N*) eingreifen können.
5. Brücke nach Anspruch 1 oder Anspruch 2, gekennzeichnet durch Diagonalstreben und/oder Untergurte, die Koppelstellen in verschiedenen Entfernung enthalten.
6. Brücke nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß jedes Brückenelement (*B*) 2 Fahrbahnplatten (*F*), zwei Untergurte (*U*) und acht Diagonalstreben (*D*) enthält, die jeweils zwischen den Enden der Fahrbahnplatten (*F*) und der Mitte der Untergurte (*U*) angelenkt sind.
7. Brücke nach Anspruch 6, gekennzeichnet durch Querträger (*Q*) zwischen den Fahrbahnplatten (*F*).
8. Brücke nach Anspruch 1 oder Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß das Verhältnis Höhe zu Länge der Brücke Bereich 1:10 bis 1:30, bevorzugt bei 1:20 liegt.
9. Brücke nach Anspruch 1 oder Anspruch 2, gekennzeichnet durch längenveränderliche Fahrbahnplatten.
10. Verlegefahrzeug (Verlegepanzer *VP*) zum Verlegen der Brücke eines der vorhergehenden Ansprüche, gekennzeichnet durch einen ausfahrbaren Verlegebalken (*VB*) mit Fuß, eine im Fahrzeug höhenverstellbare Stütze (*ST*) mit Rollen und einen hebbaren und kippbaren Schlitten (*SL*) zur Aufnahme der Brückenelemente (*B*).

Nummer: 38 14 502
Int. Cl. 4: E 01 D 15/12
Anmeldetag: 29. April 1988
Offenlegungstag: 9. November 1989

M

3814502

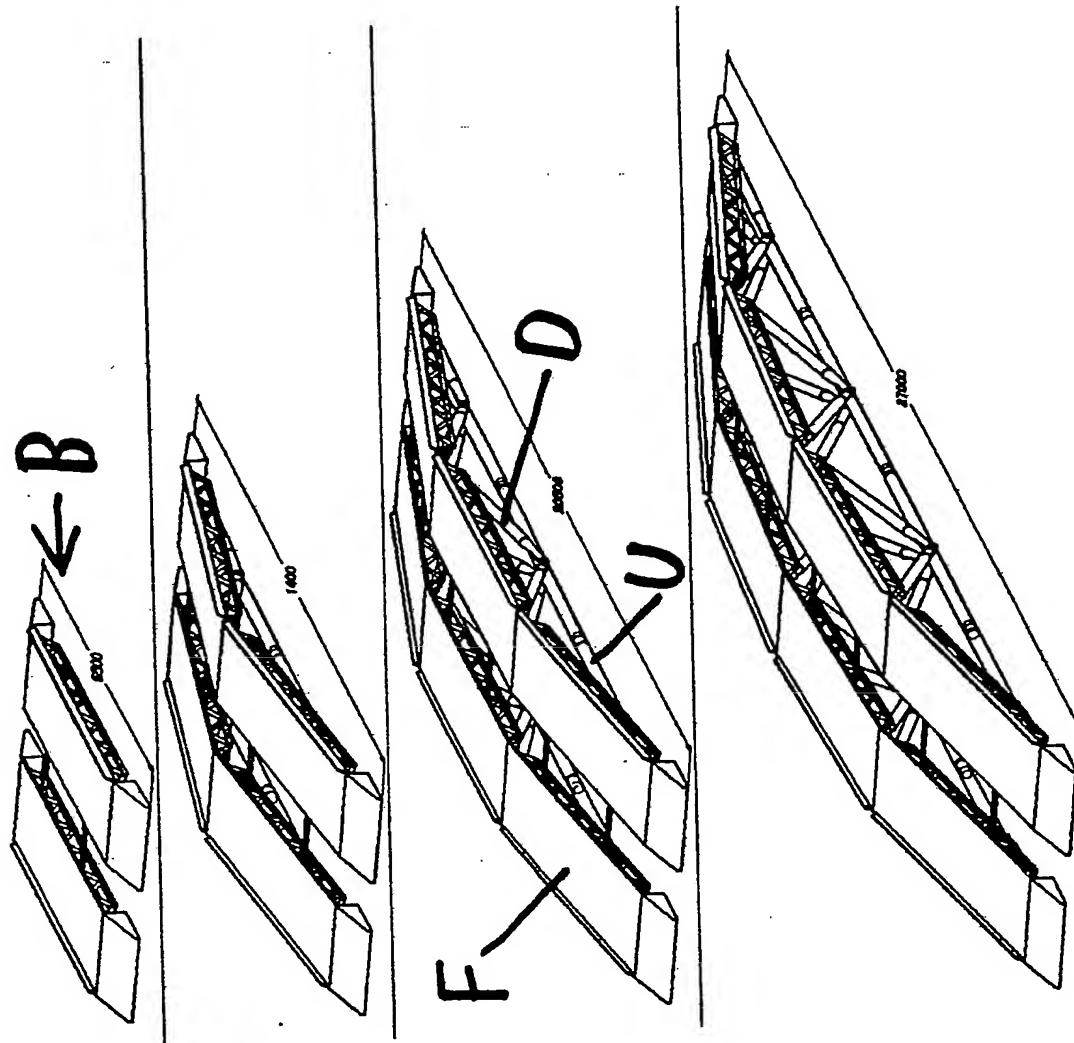


Fig. 1

3814502

12

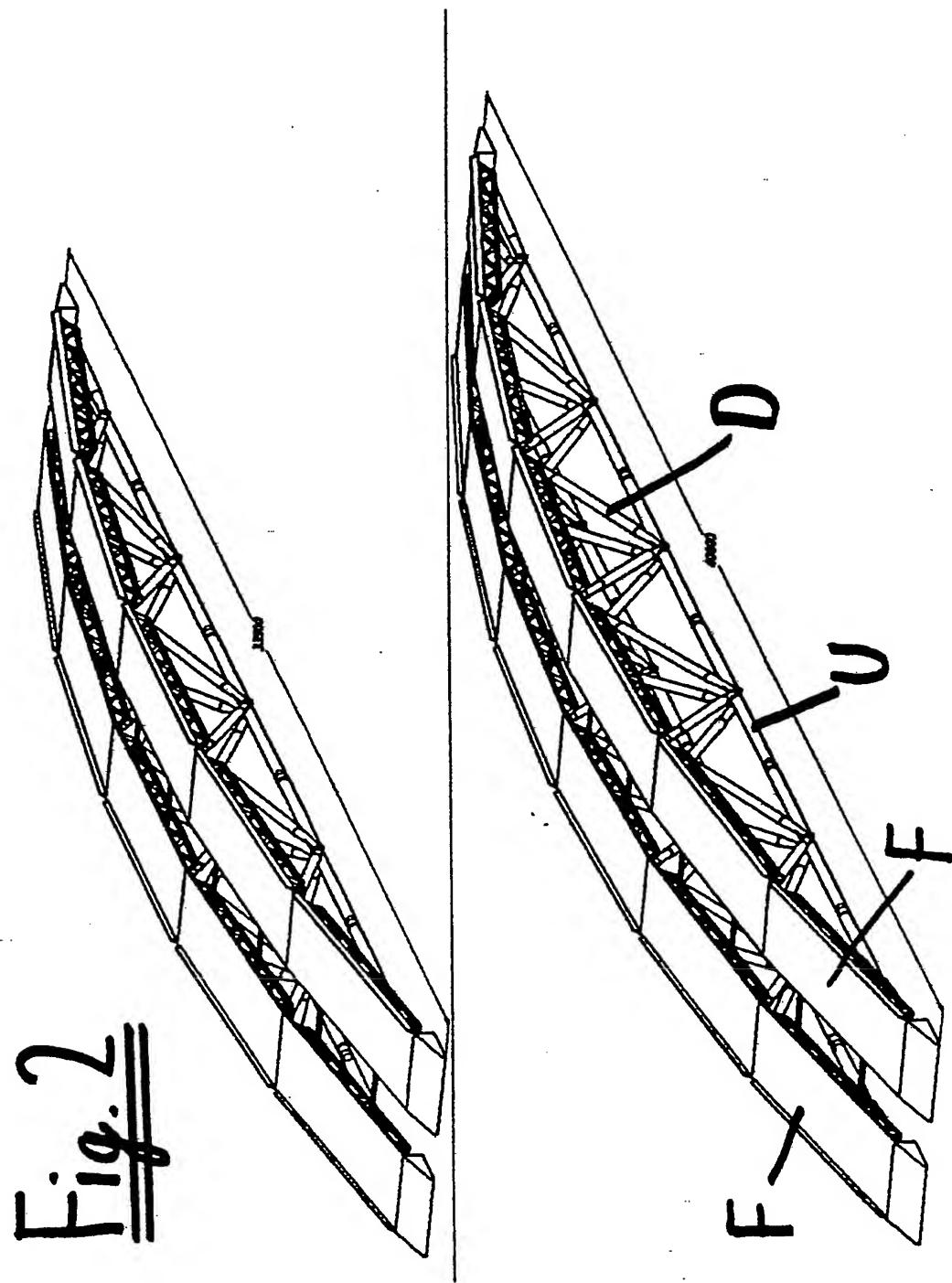
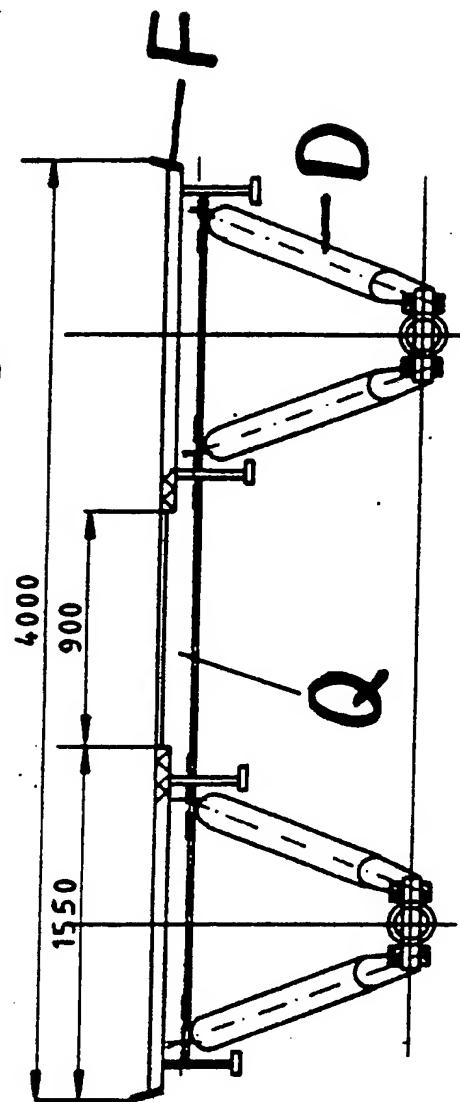
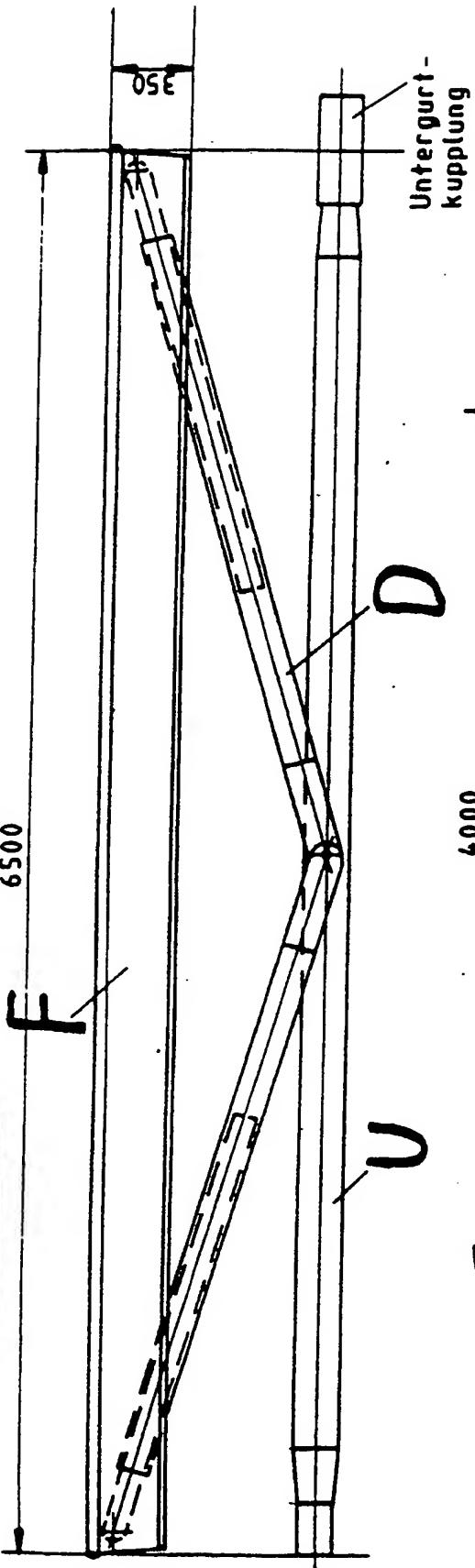


Fig. 3

B →
F
6500

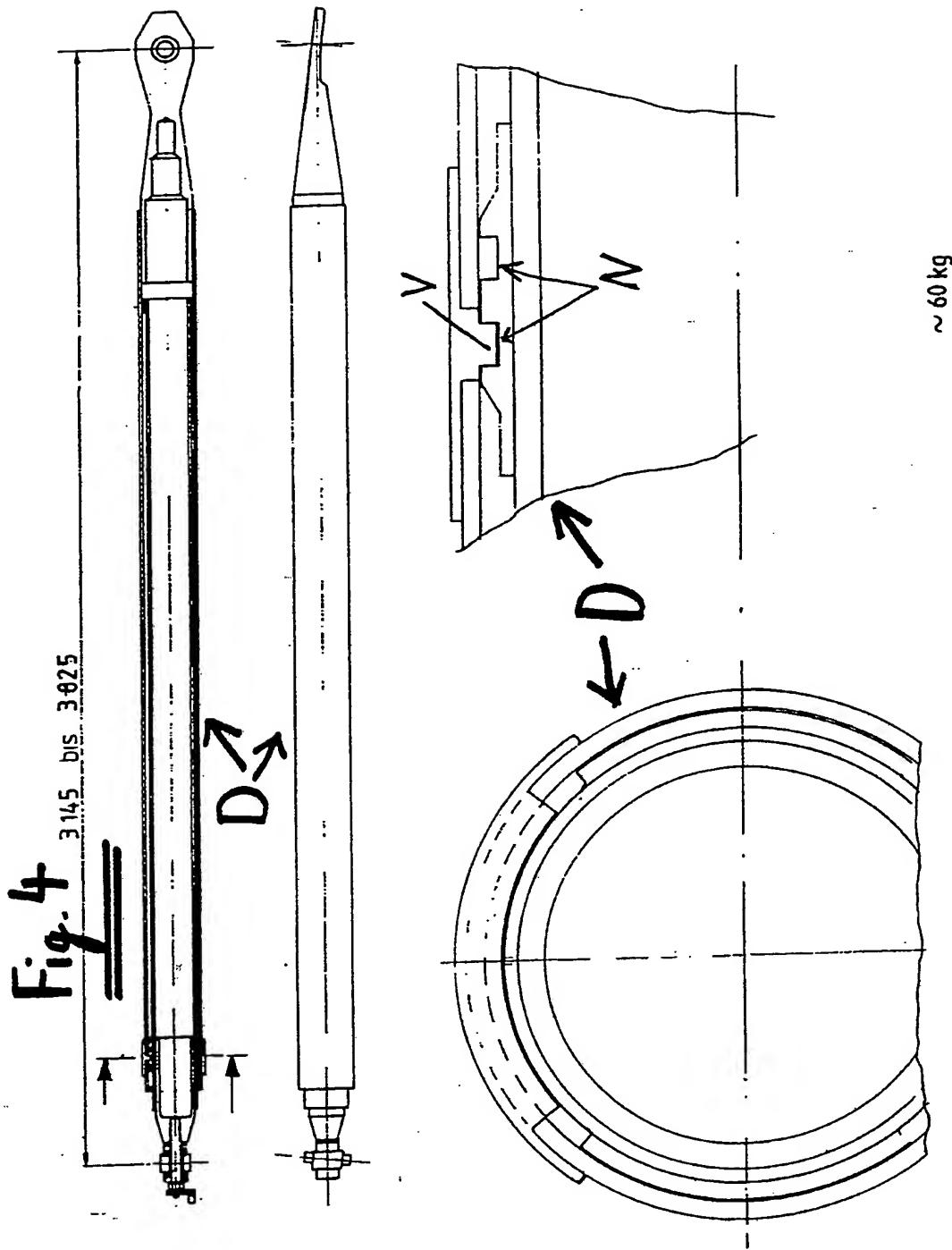


3814502

13

3814502

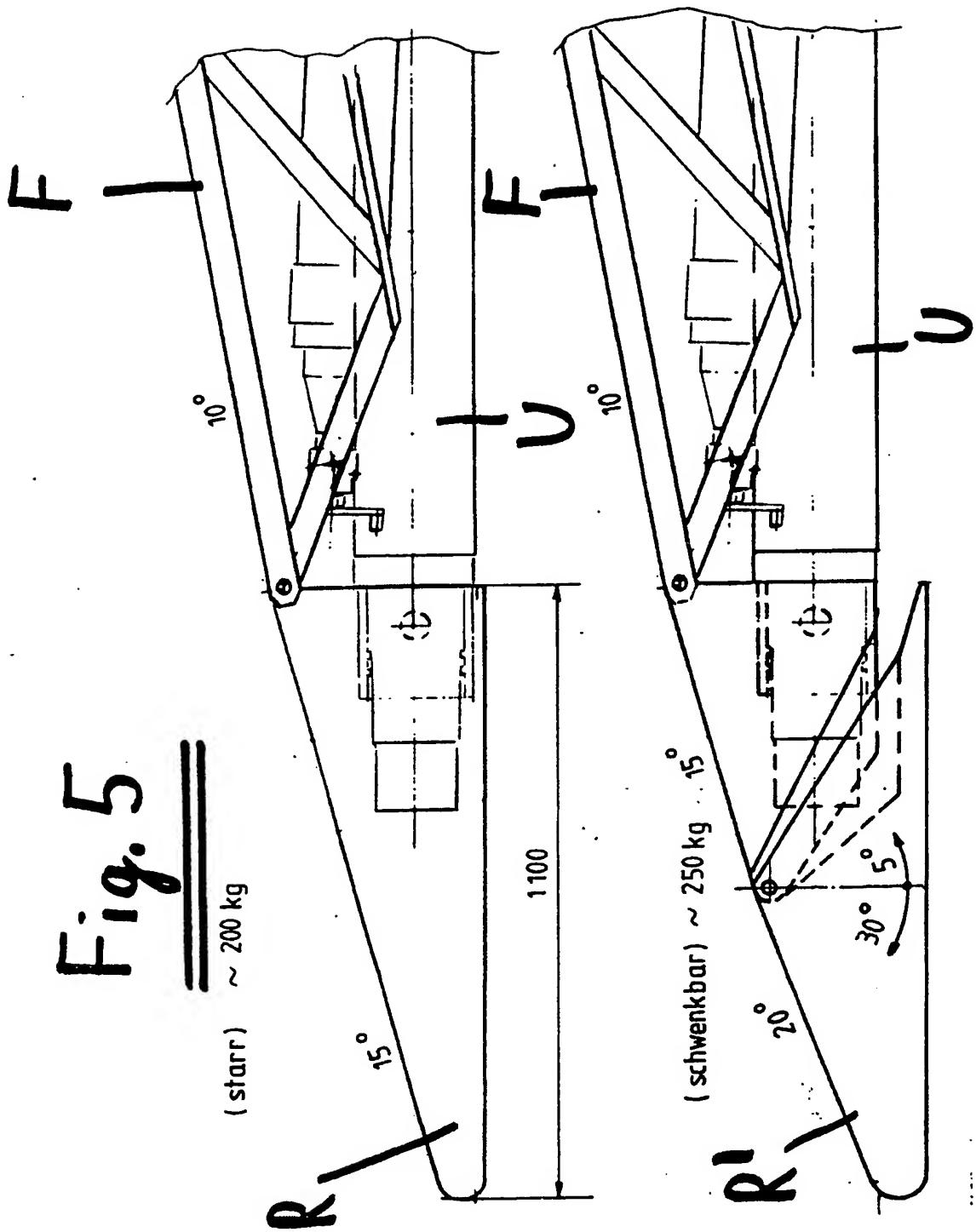
14



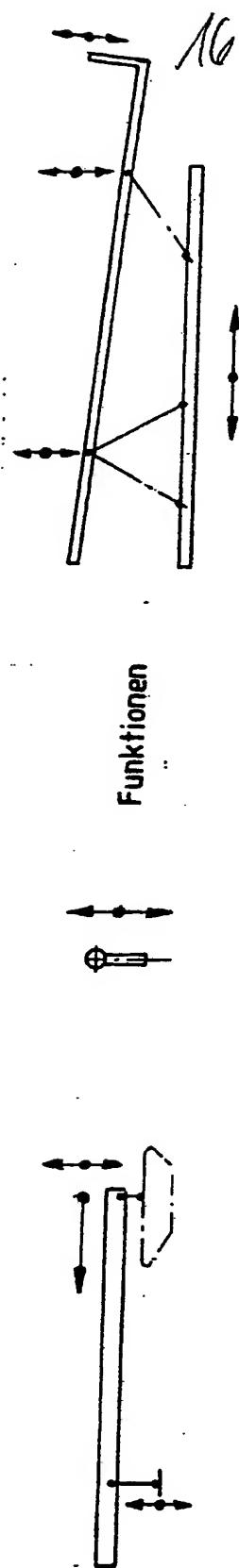
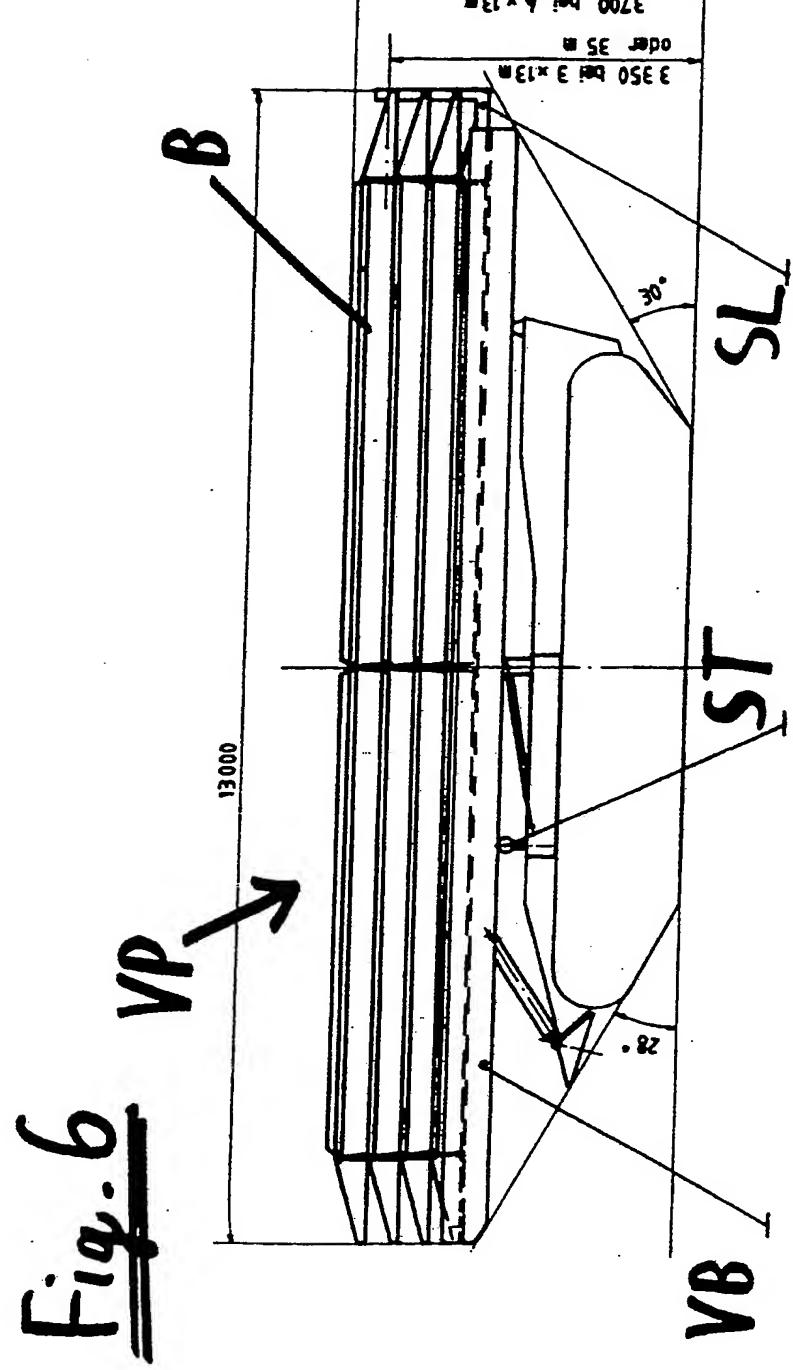
3814502

15

Fig. 5



3814502



17

3814502

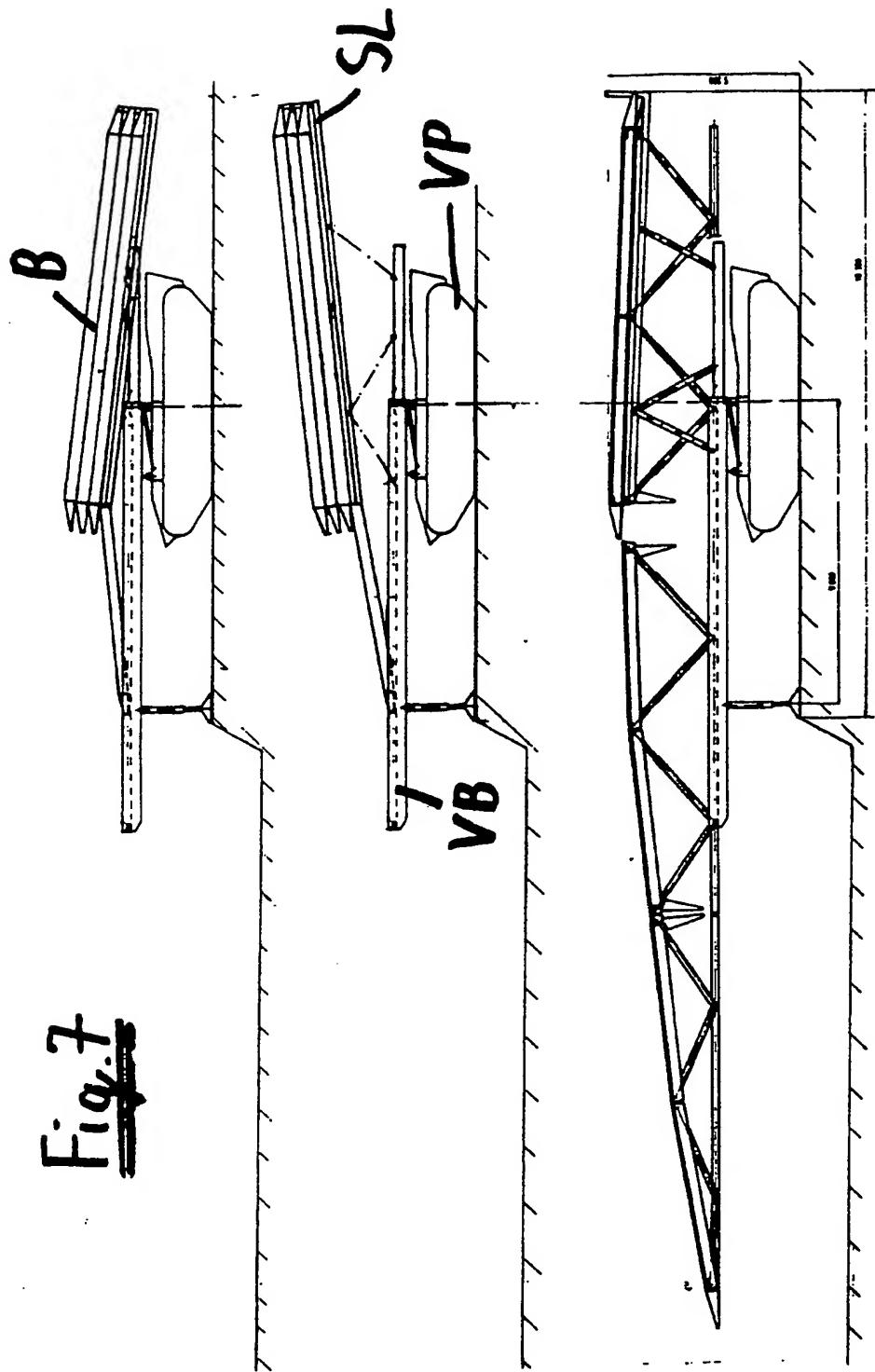


Fig. 7

3814502

18

Fig. 8

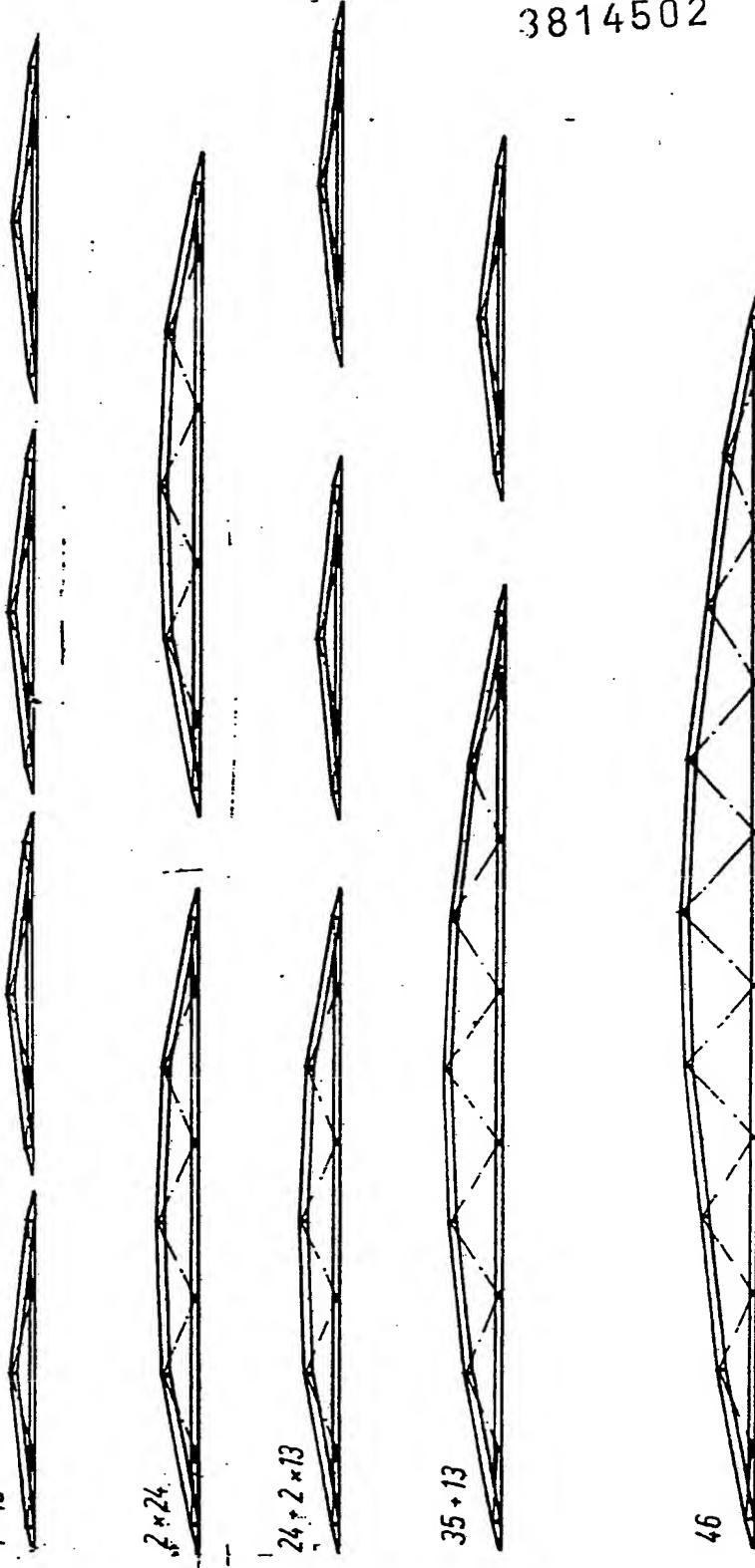
4 * 13

2 * 24

24 * 2 * 13

35 * 13

46



3814502

19K

Fig. 9

